

Rede Ferroviária Federal S/A: uma empresa passageira.

Resumo

A análise da extinta empresa Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), no presente, possibilita a percepção de que sua breve história trás em si o testemunho de uma nova dinâmica de intervenção estatal, bastante diferenciada daquela prática de encampação utilizada anteriormente a 1957; motivo pelo qual sua trajetória parece ser significativa para se entender o processo de transformação ferroviária ocorrido no Brasil a partir da década de 1950. Sustenta-se neste artigo que processo de re-concessão que pôs fim ao sistema ferroviário estatal, na década de 1990, não ocorreu devido à decadência da RFFSA, mas por motivo contrário: sua dissolução aconteceu justamente após o cumprimento de sua "missão" não declarada.

O objetivo neste artigo é analisar a função estratégica desempenhada pela RFFSA no processo de reestruturação da malha ferroviária nacional a partir da década de 1950. A análise centra-se, particularmente, no trato público dispensado ao sistema ferroviário nacional enquanto este esteve sob a coordenação daquela empresa: período compreendido entre o processo de encampação da maioria das empresas férreas que operavam no Brasil na década de 1950 ao retorno destas empresas, contidas na RFFSA, à iniciativa privada na década de 1990.

A RFFSA foi fundada em 16 de março de 1957, dissolvida em dezembro de 1999 e liquidada no dia 22 de janeiro de 2007 [BRASIL (a, b, c), 2009]. A formação da RFFSA ocorreu a partir do agrupamento de 22 empresas férreas, altamente deficitárias, cujas propriedades pertenciam à União desde antes a 1934, e outras dez empresas férreas encampadas entre 1935-68¹. Em seu conjunto, essas ferrovias pertencentes à União apresentavam altíssimos déficits operacionais que, em 1953, na média,

¹ E. F. Ilhéus (132 km); Santos a Jundiaí (139 km); E.F. Santa Catarina (163 km); E. F. D Tereza Cristina (264 km); E. F Nazaré (325 km); V. F. F. Leste Brasileiro (2.545 km); Rede F. Nordeste (2.655 km); R. V. Paraná - S. Catarina (2.666 km); E. F. Leopoldina (3.057 km) e Viação F. R. G. do Sul (3.735 km) (Revista Ferroviária. Janeiro de 1990:15).

atingiram a marca de 117,6% em relação às suas receitas (BRASIL, 1955). Por volta de meados da década de 1950, quase todas as ferrovias brasileiras apresentavam saldos operacionais negativos, o que evidencia que aquele modelo de negócios havia, de fato, entrado em crise.

Tabela 1. FERROVIAS BRASILEIRAS: saldo operacional; 1936 – 1953

Ferrovias	saldo	saldo	saldo	saldo	saldo	saldo	saldo
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
	1936	1937	1938	1939	1940	1947	1953
V. F. F. Leste Brasileiro	17,3	6,3	-3,9	-118,5	-134,5	nd	-428,9
Rede de Viação Cearense	12,9	0,9	-2,3	10,1	14,2	nd	-410,4
E. F de Goiás	15,9	29,4	30,8	11,0	24,2	nd	-249,7
Rede Mineira de Viação	-3,7	-12,8	-13,7	-16	-10,7	-48,8	-148,2
Leopoldina Railway	17,1	16,1	13,3	13,6	12,4	-3,4	-142,9
E. F Noroeste do Brasil	-18,1	-25,2	-5,3	-8,6	-11,6	-2,5	-130,5
E. F Central do Brasil	-29,7	-50,5	-41,4	-39,9	-29,9	-1,0	-100,4
V F Rio Grande Sul	13,2	-6,4	-1,8	3,9	1,6	nd	-88,4
Rede Paraná-Santa Catarina	1,8	4,4	1,5	13,8	15,4	-17,6	-68,2
Companhia Mogiana	26,6	24,6	29,5	21,3	21,7	nd	-41,0
E. F. Araraquara	31,1	30,3	35	21,3	26,3	nd	-36,1
Rede F Nordeste	18,8	6,5	13,4	27,6	28,6	10,5	-2,6
E. F Sorocabana	24,6	25,2	14,3	20,6	20,4	nd	1,4
E. F. Vitória-Minas	4,0	-0,9	-2,4	9,6	8,2	nd	6,4
Companhia Paulista	41,5	43	37,3	37	31,8	nd	7,4
São Paulo Railway	32,7	28,1	27,9	27,3	26,5	-0,6	9,9

Fonte: BRASIL. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, 1943, 1957; MARTINS, 1995: quadros LVII e LXXIX.

Das dezesseis maiores empresas relacionadas acima, apenas quatro das quais três localizavam-se em São Paulo apresentaram resultados positivos em 1953. Utilizando-se de uma regra geral se pode afirmar que o principal critério utilizado para que cada uma dessas empresas fossem estatizadas estava no fato desta possuir desempenho operacional altamente comprometido.

Através de pesados investimentos públicos a RFFSA passou por amplo processo de saneamento, que se estendeu desde a fundação até o momento de sua liquidação. LACERDA (2008) afirma que, apenas do BNDES para a RFFSA foram realizados investimentos equivalentes a R\$55 bilhões entre 1956 e 2001. Ao ser liquidada a empresa deixou para trás dívidas que segundo o Ministério do Planejamento, ultrapassam ao montante de vinte

bilhões de reais: "dívidas de R\$ 14,984 bilhões (metade com o próprio governo) e passivo trabalhista de até R\$ 7,539 bilhões" (BRASIL (c), 2009; FOLHA DE SÃO PAULO, 2009).

Paralelamente a esse histórico de altíssimos investimentos públicos, a velha rede férrea estatal, quando foi ofertada a leilão já estava devidamente desvencilhada de diversos serviços deficitários, tais como os transportes de passageiros, de animais e de pequenas expedições que, por consequência deste rearranjo operacional, lhe permitia operar com uma pequena parcela de ferroviários; portanto, com altíssima produtividade, quando se compara a estrutura operacional dela na década de 1950 com a de 1990.

É sintomático, que no ano de 1991, em pleno processo de constituição do Programa Nacional de Desestatização (PND), a RFFSA apresentasse o melhor resultado da sua história, "e não fossem as despesas financeiras herdadas do passado e as perdas resultantes na participação no capital das controladas (CBTU, Trensurb e AGEF), o prejuízo líquido do exercício, de Cr\$ 709,2 bilhões, teria se transformado em lucro de Cr\$ 43,5 bilhões, correspondente a US\$ 70 milhões" (REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992:16).

Quando se compara o ano de fundação 1957 com o de 1991 ou 1995, ano que, respectivamente, precede a inclusão da RFFSA no PND, e o que antecedente à desestatização, evidencia-se que a malha ferroviária brasileira, que tanto motivou o retorno da iniciativa privada ao setor, na década de 1990, difere, e muito, daquele conjunto de empresas deficitárias encampadas meio século antes, conforme se pode ver no quadro abaixo.

Quadro 1. RFFSA. Extensão das linhas, ferroviários em serviço e transportes realizados.

RFFSA*	1957	1991	1995	2006
Linhas (Km)	29.723	21.964	21.859	21.363
Ferrosviários	162.700	49.342	37.469	14.465
TKU x mil	5.505.147	36.397.251	36.388.282	77.300.000

Fonte: Fonte: REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992; RFFSA. Anuários estatísticos da RFFSA, 1989/1991 e 1996; BRASIL (d), 7 fev. 2009. RFFSA*: o ano de 2006 refere-se à somatória dos dados das concessionárias ALL, CFN, FCA, FTC, MRS e NOVOESTE, que receberam as linhas da RFFSA em concessão a partir de 1996.

Entre 1957 e 1991 ocorreu uma diminuição de 26,5% nas linhas consideradas deficitárias, bem como uma redução de 70% no quadro de empregados. No mesmo período, no entanto, a quantidade transportada, em TKU, fora acrescida em mais de 560%. Quando se comparam os anos de 1995, com 2006, (após dez anos de gestão privada), o que se nota é que continuou a ocorrer mais do mesmo: redução na quantidade de ferroviários empregados (- 61,4%) paralelamente ao crescimento na quantidade transportada (+ 112,4%). Não se trata de afirmar aqui que a RFFSA inventara durante a fase estatal a fórmula do sucesso da gestão ferroviária. No entanto, não se pode olvidar que estes indicadores, obtidos pela gestão estatal, foram bastante estimulantes para o retorno dos capitais privados que participaram e venceram os leilões de "privatização" ocorridos no setor, entre 1996-7.

O fato relevante em discussão aqui está centrado na seguinte questão: teria a RFFSA cumprido, ao longo destes quase cinquenta anos, a função, oficialmente defendida pelo Estado brasileiro, de:

Fiscalizar, em todo o território nacional, os serviços de transporte ferroviário; promover a coordenação de estudos tarifários e de custos de transportes ferroviários em geral; planejar a unificação e padronização do sistema ferroviário brasileiro; proceder à avaliação qualitativa e quantitativa do sistema ferroviário nacional; realizar pesquisa relacionada com o aperfeiçoamento das atividades ferroviárias no País; e proceder à execução da parte ferroviária do Plano Nacional de Viação? (BRASIL (b), 2009).

Ou teria esta empresa, ao longo de sua vigência, servido de instrumento de rearranjo do setor ferroviário de tal modo que passou a atender preferencialmente aos interesses de alguns poucos grupos empresariais privados que foram, ao longo destas décadas de operação, apoderando-se do sistema ferroviário nacional?

A hipótese defendida neste artigo é que a efetiva "visão" da RFFSA, no momento de sua criação até a sua liquidação, consistiu em servir como principal mecanismo da União para a realização de amplo rearranjo no sistema ferroviário nacional, no qual se realizou em grande parte através do

processo de desmonte de parcela substancial da estrutura ferroviária montada no século XIX, cujo modelo negócios pareceu esgotar-se na metade do XX.

A retirada das linhas consideradas “reconhecidamente deficitárias” passou a ocorrer, efetivamente, no Brasil, através do Decreto-lei n.2698, de 27 de dezembro de 1955, que implantou uma política estatal de erradicação de linhas férreas, definindo que parte da arrecadação dos impostos provenientes da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados passariam a ser direcionados para a “pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias, destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários” (BRASIL, 1956:149).

Segundo PAULA, este período teria sido o momento de consolidação, no Brasil, de uma política antiferroviária. Para esta autora, “embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, consideramos que só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor” (PAULA, 2000:95).

De fato, no limite, a tomada de decisão, tanto para a implantação quanto para a erradicação de uma linha férrea, é sempre acompanhada por uma ação política que implicará na existência de ganhadores e perdedores. A erradicação de qualquer trecho de linha férrea acarreta, inevitavelmente, desequilíbrios sócio-econômicos em sua região de influências (pois com a supressão de linhas todo o tráfego usual terá que ser transferido para um meio alternativo), tal prática implica em perdas ou ganhos para alguns indivíduos ou grupos de indivíduos. Porém, as ferrovias brasileiras não foram “abandonadas” e, muitos menos, passaram por um processo generalizado de desmonte. Na verdade, foram desativados apenas alguns serviços de seu modelo de negócios, particularmente aqueles cujas funções “extrapolavam”

os propósitos da exportação de mercadorias provenientes dos interiores em direção aos portos.

Os milhares de quilômetros de linhas erradicados, em sua maioria, pertenciam a pequenas ferrovias e ramais que, desde a década de 1920, enfrentavam a concorrência dos automóveis, caminhões e "jardineiras", em seus respectivos trechos. Vale lembrar que a maior parte das linhas foi implantada para atender a uma maior demanda de transportes externa à região. Estavam direcionadas aos portos e possuíam uma estrutura pouco voltada para a integração física com outras regiões. Eram utilizadas, até a chegada do automóvel, caminhão e ônibus, para quase todo tipo de transportes terrestres – inclusive para mercadorias bastante inadequadas àquele modal. Haveria ainda, dentre outros, problema estrutural no modelo de negócios destas empresas que construídas, em sua maioria no final do século XIX e início do XX, pouco conseguiram se adaptar à maior concorrência dos outros modais, a partir da década de 1950. Foram, portanto, as pequenas ferrovias ou pequenos ramais considerados antieconômicos que, após a completa encampação do sistema ferroviário, acabaram riscadas do mapa ferroviário.

Ao término da Segunda Guerra Mundial, iniciou-se no Brasil a elaboração de planos governamentais de desenvolvimento econômico de longo prazo, nos quais, dentre a resolução de entraves a serem sanados, destacam-se a necessidade de programação e coordenação dos transportes, tais como ferrovias, portos e rodovias.

As implementações de efetivas políticas públicas visando à ampliação do modal rodoviário no Brasil na década de 1950 estão diretamente relacionadas ao processo de industrialização que pressupunha uma melhor unificação do mercado nacional e maior integração econômica com o mercado internacional.

O processo de industrialização implantado após a Segunda Guerra Mundial, não era, portanto, destituído de implicações sociais e políticas, pois

se insere dentro de um contexto, denominado por IANNI como desenvolvimentista, que teria atingido seu ponto alto à época do Programa de Metas (1956-1960); segundo este autor:

O desenvolvimentismo é a ideologia da ruptura burguesa. Como tal, ele assume funções particulares, próprio do capitalismo que se constitui num país gerado no processo de acumulação primitiva e inserido dinamicamente no capitalismo mundial. Às vezes, implica numa luta pela apropriação do excedente econômico que é canalizado para o exterior através das vinculações [existentes na economia brasileira] com o capitalismo internacional. Neste caso, se apresenta como nacionalista. Noutras, envolve a rearticulação da economia nacional, particularmente o setor industrial, com o capital externo. Neste caso, está associado ou conjugado com este, inserindo-se intrinsecamente na estrutura econômica internacional. Mas é sempre o mesmo. É sempre ideologia da burguesia industrial na fase de conquista de sua hegemonia (IANNI, 1965:108).

Portanto, a industrialização não surge como uma ação acima das classes sociais e de suas frações de classe ou como estratégia racional e imparcial do Estado brasileiro, mas se configura justamente a partir dos embates entre os vários projetos de sociedade presente naquele momento, cujas implicações vão além do processo de produção fabril em grande escala. Assim, conforme sustenta Schvarzer:

A sociedade industrial não é um conjunto de fábricas, senão um sistema econômico. É um sistema porque a indústria não pode crescer em um vazio; [pois] necessita de instituições, empresas, tecnologias e políticas específicas que assegurem implantação e seu florescimento depois. É social porque a indústria reorganiza todas as relações humanas, cria o trabalho fabril assalariado (...), desloca gente do campo para a cidade e reconstitui as classes médias; sua presença implica em mudanças de atitudes e condutas globais que não se limita ao espaço da fábrica. É uma forma de organização econômica porque modifica o método de criação de bens e multiplica a riqueza produzida. Seu êxito gera novos problemas que reclamam novas respostas... (SCHVARZER, 1996:8).

Segundo SCHIFFER (1989:30-2), a definição do modelo de desenvolvimento em questão, a partir de 1955, centrava-se na proposta de aceleração da industrialização que era defendida tanto pela burguesia industrial voltada para o mercado interno quanto pela burguesia que defendia um "desenvolvimento dependente do sistema capitalista internacional". Ambas as frações buscavam no Estado uma atuação

determinante, ao qual, segundo aquelas, deveria caber a função de “maestro do processo que implementaria a industrialização” e que seria “o empreendedor de obras e legislações necessárias a sua plena viabilização”

O contexto desse cenário está vinculado a um longo processo de transformação econômica e social brasileira sintetizado no Plano de Metas, no qual parece se redefinir os fatores de dinamismo e crescimento econômico interno e os da redefinição do Brasil na nova economia mundial após a Segunda Guerra Mundial, que consistia, basicamente, em atrair capitais que pudessem garantir o “desafogo no balanço de pagamentos, de modo a não interromper a importação de bens essenciais, e manter a taxa de investimentos requeridos pela continuação do processo de substituição de importações” (ORENSTEIN e SOCHACZEWSKI, 1990:172); momento em que se consolida a industrialização pesada, entre 1955 e 1961 e que segundo SCHIFFER:

Resultou na adoção de diretrizes políticas que o país tendeu a seguir durante a maior parte das três últimas décadas. Diretrizes estas que, por um lado, induziram o aceleração do processo de unificação do mercado nacional com vistas a viabilizar a expansão da industrialização e, por outro, conduziram este processo de modo a restringi-lo, gerando uma ‘acumulação entravada’ SCHIFFER, 1989:29.

A industrialização se consolida, portanto, a partir de 1955, dentro de uma explícita estratégia estatal de privilégios aos investimentos estrangeiros que foram canalizados através da Instrução 113 da SUMOC, que isentava do pagamento de taxas de importação de produtos desenvolvidos com alta tecnologia a empresas estrangeiras – leiam-se máquinas e automóveis. Esta ação estatal teria propiciado as condições necessárias ao incremento da produção do setor privado, além de fazer com que Estado arcasse com os investimentos relativos à expansão energética e de transportes (SCHIFFER, 1989:40).

Em relação ao transporte terrestre, fica evidente o extraordinário aumento do transporte automotor, tanto no transporte de cargas quanto de

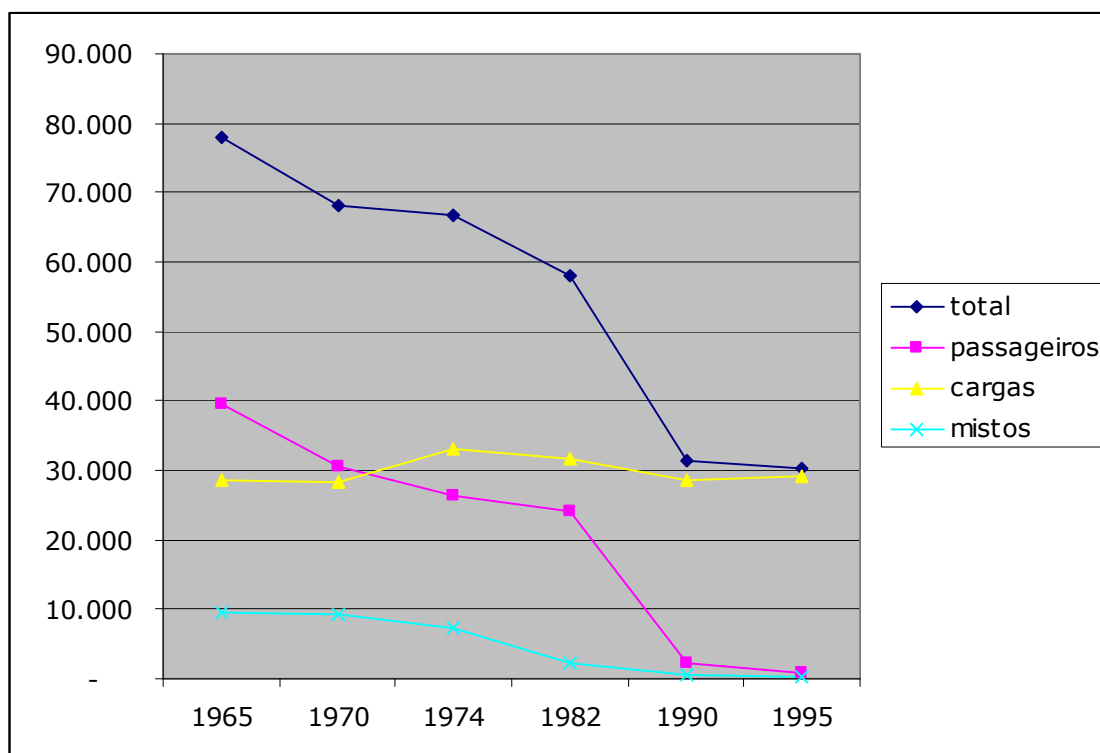
passageiros, e a perda de competitividade do modal ferroviário. Pois, enquanto o transporte rodoviário passava a contar com a modernização no processo de fabricação de automóveis, ônibus e caminhões e com a construção de infra-estrutura cada vez mais adaptada ao seu desenvolvimento (como estradas de rodagens mais modernas), a malha ferroviária, instalada no século anterior, demonstrava evidente obsolescência que se traduziam em déficits crescentes que podiam ser observados nos resultados das explorações de tráfego.

A reestruturação do sistema ferroviário a partir da criação da RFFSA se explica, portanto, pelo fato desta empresa fazer parte da estratégia do processo de implantação da indústria automobilística, cujo pressuposto levava em consideração o fato de que haveria ampliação da concorrência rodoviária sobre a ferroviária. Tanto era considerado aquele pressuposto que, no momento em que se implantava a indústria automobilística no país, o Estado brasileiro passou a redirecionar, ainda mais, o modal ferroviário para o atendimento das demandas do setor agrário-exportador e a reduzir a quantidade de ferroviários, a erradicar a malha férrea deficitária e desvencilhá-la dos transportes de mercadorias pouco rentáveis para as ferrovias, como o de animais e de pequenas expedições e de passageiros.

Uma consequência direta dessa redução das linhas e a paulatina supressão de modalidades de transportes tais como o de bagagens e encomendas, de animais e de passageiros, é que isso implica em diminuição proporcional de certos serviços que possibilitam a redução de certos custos fixos, como a manutenção de via permanente, de funcionamento de pequenas estações localizadas em trechos considerados antieconômicos e, lógico, salários. A diminuição e posterior erradicação daqueles serviços menos rentáveis estavam, portanto, em plena sintonia estratégica de diminuição de despesas salariais que representavam a principal parcela das despesas operacionais ferroviárias.

A partir de 1964, ante a necessidade de se conter a inflação, o setor ferroviário vinculou-se a uma política de contenção de despesas correntes, verificando-se como consequência uma queda do salário real e uma redução no volume de emprego. O saneamento das ferrovias teve implicações importantes sobre o perfil da mão-de-obra que trabalha no setor, além da queda do salário real e do volume de emprego (CIPOLLARI e outros, 1978:5).

Essa quantidade de serviços que deixaram de ser oferecidos podem ser parcialmente mensurados na figura, abaixo, em que se comparam os percursos realizados pelos trens de passageiros, de cargas e mistos, formados na RFFSA, em seis anos escolhidos, entre 1965 e 1995.



Fonte: Anuários estatísticos da RFFSA.

Figura 1. RFFSA. Percurso dos trens (km x mil, 1965 – 1995)

Aquela redução no transportes de bagagens e encomendas, já na década de 1970, e de animais e passageiros na década de 1980, foi acompanhada pela diminuição dos percursos dos trens pelos quais se realizavam esses serviços: de 77,8 milhões de trens por km, em 1965, para apenas 30,2 milhões em 1995, o que representou uma variação, a menor, de

62,2% nos trabalhos, o que implicou em menores gastos com locomoção, manutenção de carros e vagões, e, dentre outros, salários.

O percurso dos trens de cargas, apesar de ter sido aumentado entre 1970-1974 (em aproximadamente 17%), se manteve praticamente inalterado quando se comparam os anos de 1965 e 1995. Como, nesse período, a quantidade das mercadorias cresceu um quádruplo reforça-se, ainda mais, a percepção de que, de fato, ocorreu uma transformação do modelo de negócios da RFFSA: antes voltada para o atendimento de diversos tipos de produtos, como o transporte de passageiros, mercadorias, bagagens e encomendas e animais, para uma estrutura bastante enxuta, que passou a operar em uma extensão de linhas menor, para um grupo menor de usuários, e com uma quantidade também reduzida de ferroviários.

O ano de 1974 parece ser um momento bastante significativo para se entender a mudança ocorrida nesse modelo de negócios da RFFSA. Ao mesmo tempo em que o percurso dos trens de passageiros se reduzia em quase 13%, no período entre 1974 e 1982, a quantidade de mercadorias transportadas ampliava-se de 18,1 bilhões de TKU, em 1974, para 27,6 bilhões de TKU em 1979, o que significou um aumento de 52,6% neste tipo de transportes sobre um período anterior, 1973-74, já bastante comemorado pela Companhia (RFFSA, Anuários estatísticos: 1975 e 1980).

Registramos taxas de aumento jamais atingidos em anos anteriores. A Rede Ferroviária Federal S.A transportou, em 1974, cerca de 43,3 milhões de toneladas úteis de cargas (...) incrementos de 22% em relação ao exercício de 1973. Esses resultados são os mais elevados nos dezoito anos de atividade da RFFSA. Da totalidade do aumento registrado entre os anos de 1972 e 1974, ou seja, 6.389 milhões de toneladas quilômetros úteis, aproximadamente 4.599 milhões [ou 72% do total acrescido] resultaram do desenvolvimento do transporte de minério de ferro, que evoluiu de 2.974 a 7.573 milhões no período em referência. Para tanto, muito concorreu o contrato firmado entre a RFFSA e a empresa Minerações Brasileiras Reunidas; específico para o transporte de minério de Águas Claras ao porto de Septiba, todo ele efetuado com a utilização das linhas da 6ª. Divisão-Central, integrante do Sistema Regional Centro (RFFSA, Anuário estatístico da RFFSA, 1975: III).

Com base na mesma fonte citada acima, apenas uma mercadoria, o minério de ferro, passou a representar "41,8% do total de mercadorias deslocadas pela RFFSA" no ano de 1974.

O processo que resultou em uso das ferrovias brasileiras por parte de tão poucos clientes (e pequena pauta de produtos) não fora criado pelas concessionárias-usuárias que assumiram o comando das ferrovias brasileiras a partir da década de 1990. Esse fenômeno, que transformou o mercado de cargas ferroviárias em oligopólio privado, já vinha sendo instituído desde os primeiros anos de operação da RFFSA. Até por volta de 1950, era amplo o uso que se fazia das ferrovias como opção para a realização de transportes terrestres, e isso pode ser constatado pela expressiva participação que "mercadorias diversas" ocupavam na composição dos produtos transportados pelas ferrovias brasileiras.

Aquela estrutura montada para a circulação de mercadorias, das mais diversas características, é que foi desmontada, dando lugar a uma nova forma: focada nos transportes de alguns poucos clientes em cada uma das regiões atendidas pela nova empresa estatal. As diversas ferrovias, que foram agrupadas para constituir a RFFSA, possuíam um histórico de transportes que reproduziam um modelo básico em que uma mercadoria, ou um pequeno conjunto de mercadorias, desempenhava papéis de "carros-chefes", tais como madeira, café, milho, sal, arroz, algodão, açúcar, juntamente com uma parcela significativa (bem mais da metade, em 1940) de mercadorias diversas.

O que a gestão estatal da RFFSA fez foi eliminar, ao longo dos anos, essa diversificação e pluralidade em relação ao uso da malha ferroviária ao adaptá-la para atender, em cada uma de suas regionais, prioritariamente aos grandes clientes localizados em cada uma dessas "regionais". Na década de 1950, diversas eram as fontes das receitas das empresas férreas, que, em 1957, foram reunidas para a formação da RFFSA. Naquelas, ao transporte de mercadorias somavam-se os de passageiros, encomendas e animais, sendo

que, assim, a receita provinha de um amplo conjunto de serviços prestados. Em 1953, conforme se pode observar no quadro abaixo, apenas o setor da mineração chegava a representar mais de 22% na composição da receita total de uma das ferrovias que, posteriormente, foram contidas na RFFSA [E.F Vitória - Minas]. No entanto, em 1996, ano em que as ferrovias administradas pela Rede retornaram para o setor privado, observa-se que apenas três produtos equivaleram a mais de 55% de toda a receita da RFFSA da qual 90% era formada apenas pelo transporte de mercadorias.

Quadro 1. Comparativo: RECEITA DA RFFSA (em 1996) e receitas (em 1953) das ferrovias que foram unificadas sob a administração da RFFSA

Rede Ferroviária Federal S.A (1996)				1. E. F. Central do Brasil (1953)			
Receita total dos transportes: R\$ 855.265.000,00				Receita total dos transportes: CR\$ 1.083.539.345,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
mercadorias	89,9	minério (ferro)	27,7	mercadorias	66,7	nd	nd
passageiros	0,3	Petróleo (deriv.)	19,6	passageiros	27,2	nd	nd
outras	0,8	farelos	8,2	encomendas	3,7	nd	nd
		cimento	7,3	animais	2,2	nd	nd
sub-total	91,0	álcool	5,3	sub-total	93,9	nd	nd
2. E. F. Santos Jundiá (1953)				3. V. F. Rio Grande do Sul (1953)			
Receita total dos transportes: CR\$ 423.358.529,00				Receita total dos transportes: CR\$ 335.220.319,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
mercadorias	71,9	café	7,0	mercadorias	69,2	madeira	13,4
passageiros	20,6	gasolina	6,4	passageiros	18,5	gasolina	5,8
encomendas	3,5	trigo	5,7	encomendas	3,3	feijão	5,5
animais	2,2	algodão	4,9	animais	8,3	trigo	4,2
sub-total	92,4	cimento	4,1	sub-total	87,8	sal	3,7
4. R. Viação Paraná S. Catarina (1953)				5. E. F. Leopoldina (1953)			
Receita total dos transportes: CR\$ 314.280.998,00				Receita total dos transportes: CR\$ 267.675.566,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
mercadorias	78,4	madeira	21,4	mercadorias	52,7	cimento	16,6
passageiros	13,3	café	9,4	passageiros	37,4	açúcar	13,6
encomendas	3,5	f. trigo	5,1	encomendas	8,8	cana-de-açúcar	7,3
animais	2,6	cimento	3,3	animais	0,9	óleo combust	5,8
sub-total	91,8	trigo	2,2	sub-total	99,7	café	5,4
6. E. F. Vitória - Minas (1953)				7. Noroeste do Brasil (1953)			
Receita total dos transportes: CR\$ 314.280.998,00				Receita total dos transportes: CR\$ 166.801.454,00			

% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
mercadorias	86,3	minério	75,2	mercadorias	66,4	café	8,4
passageiros	9,7	madeiras	5,6	passageiros	18,3	madeiras	8,4
encomendas	1,0	carvão	2,7	encomendas	6,2	algodão	4,7
animais	1,4	ferro laminado	2,2	animais	8,7	açúcar	4,2
sub-total	98,3	café	1,5	sub-total	99,5	sal	3,4

Fonte: RFFSA. Anuário Estatístico da RFFSA, 1996. BRASIL. MVOP. Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro, 1957.

O formato de estruturação em regionais implantados tanto na RFFSA levou a consideração, portanto, a esta dupla estratégia: tanto a redução de custos operacionais quanto a disponibilidade dos trechos ferroviários em uso aos grandes transportadores que se tornaram clientes bastante preferenciais – a ponto de se tornar cada vez mais visível a existência desses clientes ou produtos-chave em cada uma dessas antigas ferrovias que foram estatizadas e convertidas em “unidades regionais”. Importante observar que cada uma dessas unidades de negócios tinha participação bastante diferenciada na participação do conjunto de cada uma dessas estatais.

Na RFFSA, em 1980, de um total de sete Superintendências Regionais, em apenas três delas, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo, se realizavam mais de dois terços dos transportes totais da empresa, ou mais de 70% de toda a arrecadação da receita daquela estatal.

Tabela 2. RFFSA. Participação das superintendências regionais: na formação da TKU e receita total (1980)

RFFSA	TKU (mil)	% sobre a TKU total	Receita (CR\$) x mil	% sobre a total
Rio de Janeiro	16.265.065,0	49,0	10.837.786,0	37,5
Belo Horizonte	5.463.751,0	16,5	5.287.462,0	18,3
São Paulo	3.317.082,0	10,0	4.130.407,0	14,3
Curitiba	3.246.159,0	9,8	3.601.449,0	12,5
Porto Alegre	3.013.093,0	9,1	3.260.270,0	11,3
Recife	985.374,0	3,0	993.434,0	3,4
Salvador	894.635,0	2,7	814.662,0	2,8
Total	33.185.159,0	100,0	28.925.470,0	100,0

BRASIL. Ministério dos Transportes, 1981: 217.

Portanto, grandes clientes ou indústrias das principais regionais acabaram por adquirir enorme poder de negociação não apenas junto aos

superintendentes regionais, mas também sobre a diretoria nacional, no caso da RFFSA o que lhes garantia condições de frete e atendimento proporcionalmente melhores do que os demais clientes ferroviários. A RFFSA continuou a ser operada e administrada dentro do mesmo sistema de distribuição geográfica dos traçados que pertenciam a antigas companhias que foram estatizadas, entre a década de 1940 e 1960. Isso possibilitou a que se mantivessem ou mesmo que se ampliassem as influências de seus grandes clientes regionais; dos mesmos que delas se utilizaram, prioritariamente, durante a maior parte do tempo em que o Estado deteve o controle destas empresas encampadas. Conforme se pode observar abaixo, era considerável a participação de alguns poucos produtos em cada uma das regionais.

Tabela 3. RFFSA. Superintendências regionais: principais mercadorias e participação na receita (1980)

RFFSA.			SR3. Rio de Janeiro		
mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
minério	41,0	26,3	minério	83,4	69,8
petróleo	10,8	14,4	siderúrgicos	4,8	9,1
cimento	7,5	6,6	cimento	3,3	4,0
sub-total	59,3	47,4	sub-total	91,6	82,9
outras	40,7	52,6	outras	8,4	17,1
RFFSA	100,0	100,0	total [SR3]	100,0	100,0
SR2. Belo Horizonte			SR4. São Paulo		
mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
siderúrgicos	30,3	23,5	siderúrgicos	25,1	30,9
petróleo	22,4	22,6	petróleo	26,0	18,8
soja	14,6	18,2	soja	8,1	4,6
sub-total	67,3	64,3	sub-total	59,1	54,2
outras	32,7	35,7	outras	40,9	45,8
total [SR2]	100,0	100,0	total [SR4]	100,0	100,0
SR5. Curitiba			SR6. Porto Alegre		
mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
petróleo	28,4	34,0	soja	22,1	20,3
fornagens	25,5	24,8	adubo	18,3	11,6
trigo	7,9	7,2	carvão	18,0	25,9
sub-total	61,8	65,9	sub-total	58,3	57,7
outras	38,2	34,1	outras	41,7	42,3
total [SR5]	100,0	100,0	total [SR6]	100,0	100,0

SR1. Recife			SR7. Salvador		
mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
sal	23,9	16,2	magnesita	26,4	28,3
petróleo	22,0	26,0	petróleo	12,4	14,1
açúcar	14,9	17,6	gesso	17,7	11,3
sub-total	60,8	59,7	sub-total	56,5	53,7
outras	39,2	40,3	outras	43,5	46,3
total [SR1]	100,0	100,0	total [SR7]	100,0	100,0

BRASIL. Ministério dos Transportes. (GEIPOT), 1981.

Proporcionalmente, as principais mercadorias eram transportadas por fretes menores. O minério de ferro, por exemplo, ainda que representasse mais de 40% de toda a TKU realizada, contribuiu, em 1980, com pouco mais de um quarto da receita total, enquanto as outras mercadorias, que somadas representavam 40,7% da TKU realizada, corresponderam a mais de 52% da receita total da RFFSA. Dos principais produtos das sete superintendências analisadas acima, observa-se que, em apenas três produtos transportados, petróleo (SR1 e SR5), açúcar (SR1) e carvão (SR6), as receitas obtidas foram proporcionalmente maiores do que a participação na TKU total da companhia.

Assim, o processo de re-concessão, na década de 1990, em que as linhas da RFFSA foram loteadas em seis partes (Sul, Sudeste, Centro-Leste, Oeste, Nordeste e Tereza Cristina), foi ao encontro dos interesses de grupos empresariais compostos por grandes usuários daquelas linhas férreas nelas interessados, que se tornaram seus respectivos concessionários privados.

Esses lotes eram, portanto, parte ou o todo de antigas companhias férreas que entraram em operação (em sua maioria) no século XIX e que ainda possuíam trilhos em operação no momento do leilão. Todas elas, entretanto, tinham em comum o fato de terem sido deficitárias em 1957, ano em que foram incorporadas à RFFSA, e atrativas na década de 1990.

Outras duas importantes malhas férreas foram transferidas à iniciativa privada dentro deste contexto: as linhas das ferrovias paulistas, que haviam sido incorporadas à FEPASA desde 1971, e as linhas das

Estradas de Ferro Vitória-Minas e Estrada de Ferro Carajás, cujas concessões foram re-transferidas para a Companhia Vale do Rio Doce após o processo de privatização desta mineradora em 1997 (BRASIL, ANTT, 2008).

Segundo a Revista Ferroviária, a re-concessão encerrou, portanto, um longo ciclo de operação estatal no setor, abrindo-se, outra vez, a volta da participação privada ao setor.

Fechamos o ciclo, portanto. Mais um. O que surgiu privado no século XIX, que foi encampado pela primeira vez com a República, que voltou aos concessionários no início do século XX, que foi novamente encampado por Vargas, é agora devolvido ao setor privado com os leilões da Bolsa do Rio. Não há dúvida de que mais adiante vai ser encampado de novo. Mas, até lá, é certo que as estradas de ferro vão estar fazendo (sic) parte ativa do novo ciclo de expansão que se anuncia para a economia brasileira (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997:34).

A título de considerações finais pode-se afirmar que, beneficiado pela vantagem da perspectiva histórica, o historiador econômico que analisar os últimos cinquenta anos do setor ferroviário brasileiro, e de vigência da operação da RFFSA, poderá verificar que as linhas desta empresa longe estiveram do fim da era ferroviária no Brasil. Após a Segunda Guerra Mundial, quando os déficits operacionais ferroviários tornaram-se crônicos, o Estado brasileiro fez clara opção pelo sistema rodoviário, o que implicou em: assumir para si o desmonte de parcela do sistema ferroviário, que havia sido montado entre meados do século XIX e meados do século XX; ao mesmo tempo em que passou a alocar a malha ferroviária para o atendimento de seletos grupos de usuários; dentre estes os mesmos que, em sua maioria tornaram-se "proprietários" destas linhas durante a década de 1990, após seu devido "re-fraçãoamento", ou melhor, loteamento.

Fontes e referências bibliográficas

Fontes

- BRASIL (a). Presidência da República Federativa do Brasil. LEI No 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso em 1º de fevereiro de 2009.
- BRASIL (b). Presidência da República Federativa do Brasil. Lei n. 6.171, de 9 de dezembro de 1974. Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6171.htm>. Acesso em 1º de fevereiro de 2009.
- BRASIL (c). Ministério dos Transportes. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A**. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acessado em 02 de fevereiro de 2009.
- BRASIL (d). Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Evolução recente do transporte ferroviário**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/EvolucaoFerroviaria20080707.pdf>>. (Acesso em 7 de fevereiro de 2009).
- BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.
- BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1953**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1955.
- BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil**. Rio de Janeiro: MVOP, 1957.
- BRASIL. Lei n. 2698, 27 dez. 1955. Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados. In: Coleção das Leis de 1955. **Atos do poder Executivo**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1956, p. 149.
- BRASIL. **Anuário estatístico dos transportes**. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), 1981.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y CARIBE (CEPAL). **El transporte en America Latina**. Nueva York: CEPAL, 1965.
- FOLHA DE SÃO PAULO. **Estatal ferroviária deixa rombo de R\$ 20 bilhões**. Caderno Dinheiro, 25/01/2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u113995.shtml>>. Acessado em 02 de fevereiro de 2009.
- REVISTA FERROVIÁRIA. **RFFSA 35 anos: Administrando o caos**. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes, set. 1992, p. 7, 19 e 21. Suplemento.
- REVISTA FERROVIÁRIA. **A volta dos empresários**. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos transportes, abril de 1997.
- RFFSA. **Anuário estatístico da RFFSA**. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1975.

RFFSA. **Anuário estatístico da RFFSA**. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1989/1991.

RFFSA. **Anuário Estatístico da RFFSA**. Rio de Janeiro: Departamento de Planejamento, 1996.

Referências bibliográficas

CIPOLLARI, Pedro; GARCIA, Manuel Enriquez; CARMO, Heron Carlos Esvael do. **Emprego, salário e produtividade nas ferrovias brasileiras**. Brasília - São Paulo: Conselho Nacional de Política de Emprego – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), 1978.

IANNI, Octávio. **Estado e capitalismo**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1965.

LACERDA, Sander Magalhães. **O transporte ferroviário de cargas. Rio de Janeiro: BNDES**. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/conhecimento/livro_setorial/setorial15.pdf. Acessado em 21 fev. de 2008.

MARTINS, Margareth Magalhães. **Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956**. 1995. Tese (doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

ORENSTEIN, Luís; SOCHACZEWSKI, Antônio Cláudio. **Democracia com desenvolvimento: 1956 – 1961**. In: ABREU, Marcelo de Paiva. 22^a. Ed. **A ordem do Progresso**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974**. Niterói, 2000. Tese (Doutorado), Departamento de História. Área de Concentração: História Contemporânea. Economia e Sociedade. Universidade Federal Fluminense.

SCHIFFER, Sueli Ramos. **As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955-80**. 1989. Tese (doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SCHVARZER, Jorge. **La industria que supimos conseguir: una história político-social de la industria argentina**. Buenos Aires: Planeta, 1996.

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. **O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados**. Revista do BNDES, v. 4, n. 8, Dez. 1997, 18 p. Disponível em: www.bndes.gov.br/conhecimento/revista/rev805.pdf. Acessado em 05 de fevereiro de 2009.